

V L A A M S P A R L E M E N T



Zitting 1999-2000

11 mei 2000

VOORSTEL VAN DECREET

– van de heren Bruno Tobback, Jul Van Aperen, Johan Malcorps en Jan Loones –

betreffende de mobiliteitsconvenants

TOELICHTING

DAMES EN HEREN,

In april 1996 voerde de Vlaamse regering het mobiliteitsconvenant in.

De voornaamste doelstelling van het mobiliteitsconvenant is om een gestructureerd overleg te realiseren tussen de partners die betrokken zijn bij het lokale mobiliteitsbeleid : het Vlaamse Gewest, de gemeente, De Lijn en in sommige gevallen ook de provincie. Door het ondertekenen van het zogenaamde "moederconvenant" verbinden de partners zich tot dit overleg en aanvaarden ze de spelregels ervan.

Het overleg moet uitmonden in een gemeentelijk mobiliteitsplan dat past in het overkoepelende mobiliteitsbeleid van de Vlaamse regering en dat voldoet aan strenge kwaliteitsnormen. Gemeenten die een moederconvenant ondertekenen, verbinden zich er automatisch toe om, via bijakte 1 van het convenant, een dergelijk plan op te stellen.

Ten slotte kunnen de partners via bijakten op vrijwillige basis afspraken maken over concrete projecten die passen in de uitvoering van het gemeentelijke mobiliteitsplan, zoals het aanleggen van doortochtprojecten, het plaatsen van schuilhuisjes voor het openbaar vervoer of het aanleggen van gemeentelijke fietspaden.

Op een hoorzitting in het Vlaams Parlement maakte de directeur-generaal van de administratie Wegen en Verkeer op 10 november 1999 een positieve evaluatie van ruim drie jaar werken met mobiliteitsconvenants. Op dat moment hadden al 246 van de 308 Vlaamse gemeenten een moederconvenant afgesloten. In een tiental gemeenten was de lange procedure voor het maken van een gemeentelijk mobiliteitsplan zelfs afgerond ; die kunnen zich al volledig concentreren op de uitvoering van het mobiliteitsbeleid.

Het ondertekenen van bijakten heeft belangrijke implicaties op het investeringsprogramma van het Vlaamse Gewest en van de VMM. Wat de VMM betreft, werd ervoor gekozen om voor elke wezenlijke uitbreiding van het stads- en streekvervoer de convenantprocedure toe te passen. Hiervoor werd in 1998 en 1999 respectievelijk 646 en 662 miljoen frank uitgetrokken. In 2000 wordt dit bedrag verder opgetrokken tot 862 miljoen frank. Ook het

wegenprogramma van het Vlaamse Gewest ondergaat steeds sterker de invloed van de convenants. Zo was in 1999 al 39 % van de investeringen in wegen "convenantgebonden". De uiteindelijke doelstelling moet zijn dat bepaalde projecten zoals doortochten, fietspaden en de herinrichting van zwarte punten voor 100 % passen in de uitvoering van convenants en hun bijakten.

In de eerste helft van 1999 heeft de Vlaamse Stichting Verkeerskunde een onderzoek uitgevoerd, waaruit onder andere blijkt dat er een ruim draagvlak is voor een decretale verankering van het instrument mobiliteitsconvenant. In zijn al vernoemde uiteenzetting sloot de directeur-generaal van de administratie Wegen en Verkeer zich bij deze visie aan.

Dit voorstel van decreet komt aan deze vraag tegemoet. Door het mobiliteitsconvenant een decretale basis te geven, onderstreept het Vlaams Parlement het belang van dit instrument en garandeert het de continuïteit van het beleid over langere termijn.

Commentaar bij de artikelen

Artikel 2

Het mobiliteitsconvenant gaat uit van een overkoepelende mobiliteitsvisie en wordt als hefboom gebruikt om een mobiliteitsbeleid uit te bouwen, waarin de verantwoordelijkheid gedeeld wordt tussen het Vlaamse Gewest, de gemeentelijke overheden, de Vlaamse Vervoersmaatschappij en, in voorkomend geval, de provincies. Zo kunnen de verschillende betrokken partners de beschikbare middelen gecoördineerd inzetten om de mobiliteitsproblematiek op een geïntegreerde, planmatige en multimodale manier aan te pakken.

Het afsluiten van mobiliteitsconvenants bleef tot nu toe beperkt tot overheden en overheidsinstellingen (i.c. De Lijn). Het tweede lid van dit artikel maakt het mogelijk dat het concept wordt uitgebreid tot alle andere maatschappelijke actoren waarvan de activiteiten een belangrijke invloed hebben op de lokale of regionale verkeersafwikkeling. Hierbij denken we onder andere aan bedrijven (individueel of gegroepeerd), onderwijsinstellingen, organisatoren van grote evenementen, winkelcentra, en dergelijke.

Artikel 3

Het mobiliteitsconvenant is zo opgevat dat het flexibel kan worden toegepast. Daarom werd geopend voor een convenant dat bestaat uit een koepelcontract of moederconvenant en daarnaast uit meerdere specifieke uitvoeringsconvenants of typebijakten.

Het mobiliteitsconvenant is modulair opgebouwd om beter in te spelen op de in beweging zijnde mobiliteitsproblematiek. Uitvoeringsconvenants bevatten specifieke afspraken, het moederconvenant regelt vooral de algemene afspraken die gelden voor elk uitvoeringsconvenant. Het is dan ook niet wenselijk om alle bepalingen van de respectieve bijakten bij decreet vast te leggen. Dit zou alleen maar leiden tot een kleinere flexibiliteit om in te spelen op recente ontwikkelingen.

Om de eenvormigheid, de duidelijkheid en de gelijkheid van alle partners van het mobiliteitsbeleid te garanderen is het noodzakelijk dat de basisafspraken van een moederconvenant en de bijakten door de Vlaamse regering bij besluit worden vastgelegd.

Om de voordelen van de modulaire opbouw optimaal te garanderen kan men geen bijakte afsluiten zonder eerst akkoord te gaan met de engagementen van het moederconvenant.

Artikel 4

Om de continuïteit van het bestuur te garanderen, is het nodig dat de basisteksten van het convenant alleen dan gewijzigd worden als uit een grondige evaluatie blijkt dat dat nodig is. Indien uit de evaluatie blijkt dat bijvoorbeeld een bepaalde bijakte haar doel niet of onvoldoende bereikt, dan moet die ook worden aangepast. Ten tweede kan het bij het zoeken naar oplossingen voor het mobiliteitsprobleem aangewezen zijn om een nieuwe bijakte te ontwikkelen. Uiteraard moeten de teksten die werden aangepast op grond van de evaluatie door de Vlaamse regering worden bekrachtigd.

Artikel 5

Het moederconvenant is het koepelcontract dat een structureel overleg tussen de verschillende betrokken partners instelt. De gemeente engageert zich om samen met de andere partners een ge-

meentelijk mobiliteitsplan op te stellen. Dit mobiliteitsplan is noodzakelijk om de voordelen van de modulaire opbouw van het convenant optimaal te doen gelden. Het mobiliteitsplan vormt het kader voor resultaatgerichte acties, die in de diverse uitvoeringsconvenants worden opgenomen. Op deze manier worden de maatregelen van de verschillende bijakten op elkaar afgestemd. Om ad-hocoplossingen en improvisatie te ontmoedigen, voorziet het moederconvenant in de mogelijkheid tot terugkoppeling naar en toetsing aan de basisuitgangspunten van het moederconvenant en het lokale mobiliteitsplan.

Het moederconvenant wordt voor een periode van 5 jaar afgesloten en blijft geldig zolang bijakten die aan het moederconvenant gehecht zijn in uitvoering zijn.

De algemene doelstellingen en uitgangspunten van een duurzaam mobiliteitsbeleid zijn in het moederconvenant opgenomen. Zo wil het convenant bijdragen tot het verhogen van de verkeersveiligheid, het verbeteren van de verkeersleefbaarheid en het beheersen van de vervoersvraag door ruimtelijke herstructurering en de selectieve bereikbaarheid van de auto, gekoppeld aan een verhoogde bereikbaarheid door een versterking van de alternatieve vervoermiddelen.

Om dit te realiseren worden de basisvoorwaarden waaraan een gemeentelijk mobiliteitsplan minimaal moet voldoen – de definiëring van het toepassingsgebied, de organisatie van de besluitvorming, de engagementen van de ondertekenende partijen en de evaluatiemethodiek – ook opgenomen in het moederconvenant.

Artikel 6

Het moederconvenant creëert het algemene kader, specifieke afspraken rond projecten worden vastgelegd in één of meer uitvoeringsconvenants of bijakten.

Binnen het beperkte budget voor mobiliteit is een gebrek aan doelmatigheid van de investeringen niet aanvaardbaar. Het vastleggen van resultaatgerichte afspraken om de doelmatigheid te verhogen is dan ook een van de prioritaire doelstellingen van het convenantenbeleid.

Voor het Vlaamse Gewest vallen de verbintenissen grotendeels samen met een verbintenis tot het uitvoeren van een investeringsproject of het ter be-

schikking stellen van middelen om een beter openbaar vervoer uit te bouwen. De lokale overheid engageert zich ertoe om een flankerend beleid te voeren om de doelmatigheid van de investering te ondersteunen.

Artikel 7

Duidelijke en specifieke verbintenissen tussen de verschillende partners zijn noodzakelijk, maar op zichzelf niet voldoende. Zolang ze niet afdwingbaar zijn, blijven verbintenissen vrijblijvend. Daarom zijn in de mobiliteitsconvenants stringente bepalingen opgenomen. Die honoreren niet alleen de verbintenis, maar verhogen ook de uitvoeringsgarantie van het convenant. De sanctiebepalingen zetten ook een rem op het onbesuisd afsluiten van convenants. Waar vroeger het Vlaamse Gewest vaak zonder een enkele voorwaarde bepaalde infrastructuuringrepen op zich nam, zal dit in het kader van de gedeelde verantwoordelijkheid niet meer het geval zijn. Maar ook het omgekeerde geldt : wanneer een gemeente inspanningen levert om een mobiliteitsprobleem mee te helpen oplossen, zal zij van het gewest méér kunnen verwachten dan een intentieverklaring. Het mobiliteitsconvenant is het instrument om deze gedeelde verantwoordelijkheid concreet gestalte te geven.

Artikel 8

De Vlaamse regering maakt ieder jaar een uitgebreide evaluatie van de mobiliteitsconvenants. Die resulteert in het aanpassen van de teksten, of in het schrappen, wijzigen of toevoegen van bijakten.

Wanneer de mobiliteitsconvenants een decretaal karakter krijgen, ligt het voor de hand dat de evaluatie gebeurt op last van het Vlaams Parlement en dat de resultaten van de evaluatie kenbaar gemaakt worden aan het Vlaams Parlement.

Bruno TOBBACK

Jul VAN APEREN

Johan MALCORPS

Jan LOONES

VOORSTEL VAN DECREET

Artikel 1

Dit decreet regelt een gewestaangelegenheid.

Artikel 2

Uitgaande van een overkoepelende visie op duurzame mobiliteit wordt een lokaal mobiliteitsbeleid uitgebouwd waarbij de verantwoordelijkheid wordt gedeeld tussen de Vlaamse overheid, de lokale overheden, de Vlaamse Vervoermaatschappij en in voorkomend geval de provincies. Daartoe worden mobiliteitsconvenants afgesloten.

De toepassing van de mobiliteitsconvenants kan worden uitgebreid tot alle maatschappelijke actoren waarvan de activiteiten belangrijke vervoersstromen genereren.

Artikel 3

Een mobiliteitsconvenant bestaat uit een moederconvenant en daarnaast uit verschillende soorten specifieke uitvoeringsconvenants of bijakten.

De moederconvenants en de bijakten worden vastgelegd door de Vlaamse regering.

De mobiliteitsconvenants zijn modulair opgebouwd om beter in te spelen op de steeds veranderende mobiliteitsproblematiek.

Een bijakte kan alleen afgesloten worden op voorwaarde dat eerst een moederconvenant wordt afgesloten.

Artikel 4

Het moederconvenant en de bijakte kunnen slechts gewijzigd worden als uit een evaluatie blijkt dat dat nodig is, zoals bepaald in artikel 8 van dit decreet, en zonder afbreuk te doen aan de basisprincipes, omschreven in artikelen 2 en 3 van dit decreet.

Artikel 5

Een moederconvenant is een overeenkomst die een algemeen kader creëert voor het totstandkomen van een structureel overleg tussen het Vlaamse Gewest, de Vlaamse Vervoermaatschappij, de lokale overheden en, in voorkomend geval, de provincie en alle maatschappelijke actoren waarvan de activiteiten belangrijke vervoersstromen genereren.

Een moederconvenant geldt voor een periode van 5 jaar vanaf de datum van ondertekening, tenzij een bijakte bij dit convenant niet beëindigd is.

De volgende afspraken worden minimaal in het moederconvenant geregeld :

- 1° de algemene doelstellingen en uitgangspunten van een duurzaam mobiliteitsbeleid ;
- 2° de basisvoorwaarden waaraan een gemeentelijk mobiliteitsplan minimaal moet voldoen ;
- 3° het toepassingsgebied ;
- 4° de organisatie van de besluitvorming ;
- 5° de engagementen van de ondertekenende partijen ;
- 6° de evaluatiemethodiek.

Artikel 6

Specifieke afspraken rond de realisatie van projecten worden in één of meer uitvoeringsconvenants of bijakten geregeld. De bijakten kunnen betrekking hebben op de ondersteuning van strategische planningsactiviteiten, de verbetering van of de aanleg van nieuwe infrastructuur, de uitbouw van een kwaliteitsvol openbaar vervoer en op andere projecten ter beheersing van de mobiliteit.

De afspraken in de bijakte kunnen niet strijdig zijn met de inhoud van het moederconvenant.

Artikel 7

Zowel het moederconvenant als de verschillende bijakten zijn bindende contracten tussen de verschillende partners.

De bijakten bevatten sancties voor het geval dat één of meerdere ondertekenende partijen hun verbintenissen niet nakomen.

Artikel 8

De Vlaamse regering brengt jaarlijks verslag uit aan het Vlaams Parlement met betrekking tot de werking en de evaluatie van de mobiliteitsconvenants.

Bruno TOBBACK
Jul VAN APEREN
Johan MALCORPS
Jan LOONES
